

2025

安全 報告書



本報告書は、令和6年度に実施した
安全のための取り組みを
鉄道事業法に基づき公表するものです。

はじめに

平素より埼玉高速鉄道埼玉スタジアム線をご利用いただき、誠にありがとうございます。

埼玉高速鉄道株式会社を代表いたしまして、厚く御礼を申し上げます。私たちは、東京都北区の赤羽岩淵駅からさいたま市緑区の浦和美園駅に至る鉄道を運営し、沿線の皆様の通勤・通学をはじめとする地域の足として多くのお客様にご利用いただいております。日々安全・安定・安心輸送の確保に努めています。

当社は平成13年3月に開業し、いよいよ来年3月には、開業25周年を迎えます。

当初は厳しい経営状況が続きましたが、平成27年に事業再生ADRが成立し、以後経営は堅調に推移しています。令和6年度は、輸送人員・運輸収入ともにコロナ禍前の令和元年度を上回り、コロナ禍も含めて10期連続の黒字を達成することができました。

鉄道事業の使命である「安全・安定・安心輸送」を維持、継続するため、安全確認の励行や施設の適切な維持管理などに、日々努めてまいりました。その結果、当社は、平成13年3月の開業以来24年間「鉄道運転事故ゼロ」を継続しています。

近年激甚化する自然災害への備えなどを念頭に、あらゆる事態に対して適切に対応できるよう、実践的、効果的な訓練や研修の実施を通じて、異常時対応能力の向上に努めてまいります。また、鉄道施設内におけるセキュリティ向上のため、沿線警察署と連携して合同訓練や防犯講習を実施しています。今後も警察機関、消防機関との連携強化を図りながら、安全・テロ対策に万全を期してまいります。

これからも、地域の交通インフラを担っているという使命感を全社員が持ち、安全最優先でお客様に安心してご利用いただけるよう努め、地域の皆様に「選ばれる鉄道」であり続けるよう、全社一丸となって取り組んでまいります。

この報告書は、鉄道事業法第19条の4の規程に基づき、私たちの令和6年度の安全に係る取り組みを「2025安全報告書」としてまとめたものです。

ご高覧いただくとともに、今後とも皆様のお引き立てを賜りますようお願い申し上げます。

令和7年9月



埼玉高速鉄道株式会社
代表取締役社長
平野 邦彦

目次

はじめに

1 輸送の安全を確保するための基本的な方針	2
1-1 安全方針	2
1-2 安全重点施策	2
1-3 安全目標	2
2 安全管理の体制と方法	3
2-1 安全を管理する社内体制	3
2-2 安全管理の方法	4
3 鉄道運転事故等に関する報告	7
4 安全への取り組み	8
4-1 列車の安全運行を支えるために	8
4-2 安全対策	11
4-3 テロ対策	15
4-4 多客輸送対応	16
4-5 各種訓練・研修	17
4-6 その他の安全対策	19
5 防災への取り組み	21
5-1 異常気象への備え	21
5-2 火災対策	23
5-3 通信障害対策	24
5-4 停電対策	24
5-5 計画運休	24
6 安心への取り組み	25
6-1 お客様の声	25
6-2 こども110番の駅	25
6-3 授乳スペースの設置	25
6-4 サービス介助士	25
6-5 防犯のための警察等への協力	25

Ⅰ 輸送の安全を確保するための基本的な方針

Ⅰ-1 安全方針

安全方針として、「安全に係る行動規範」を定め、輸送の安全の確保に努めています。

〈安全に係る行動規範〉

- 一 一致協力して輸送の安全の確保に努める。
- 二 輸送の安全に関する法令及び関連する規程類をよく理解するとともにこれを遵守し、厳正、忠実に職務を遂行する。
- 三 常に輸送の安全に関する状況を理解するよう努める。
- 四 職務の実施に当たり、推測に頼らず確認の励行に努め、疑義のある時は最も安全と思われる取扱いをする。
- 五 事故・災害等が発生したときは、人命救助を最優先に行動し、すみやかに安全適切な処置をとる。
- 六 安全に係る情報は漏れなく迅速、正確に伝え、共有化を図る。
- 七 常に問題意識を持ち、必要な変革に果敢に挑戦する。

Ⅰ-2 安全重点施策

当社の安全管理体制を維持、向上させるために、安全方針に基づく課題の解決に向けた「安全重点施策」を策定しています。全社の安全目標を定めるとともに、各職場においても具体的な目標設定により社員全員でその達成に努めました。

令和6年度の安全重点施策は以下のとおりです。

- (1) 運輸安全マネジメントの推進
- (2) 鉄道施設・設備の整備
- (3) 輸送力の増強

Ⅰ-3 安全目標

安全に係る行動規範の下、いかなるときでも、鉄道輸送の責務である『安全・安定輸送』をお客様に提供できるよう、さらなる安全文化醸成のため、安全目標を「確認の励行」と定め、指差確認呼称や基本動作の徹底をするなど、全社員一丸となって取り組みました。

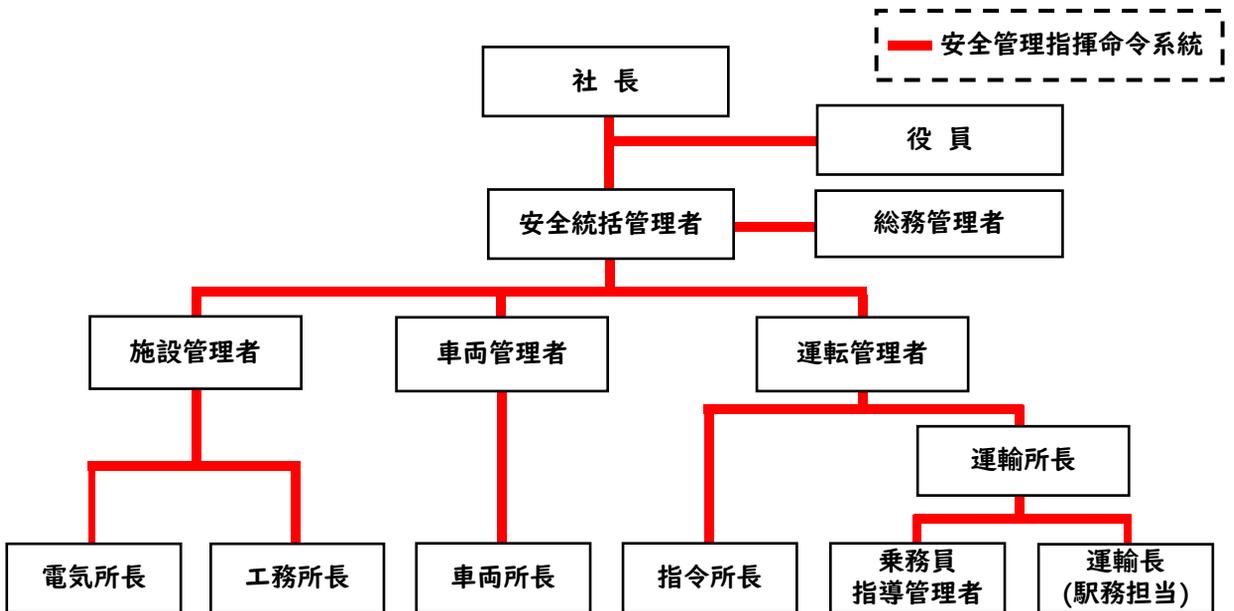
2 安全管理の体制と方法

鉄道事業法に基づき、平成18年10月に「安全管理規程」を制定し、安全に関する管理体制や管理の方法を定めています。

2-1 安全を管理する社内体制

社長をトップとする安全管理体制を構築し、運用しています。

当社では、各管理者が、それぞれの権限と役割を明確にした上で、部門の垣根を越えて連携を図り、輸送の安全の確保に努めています。

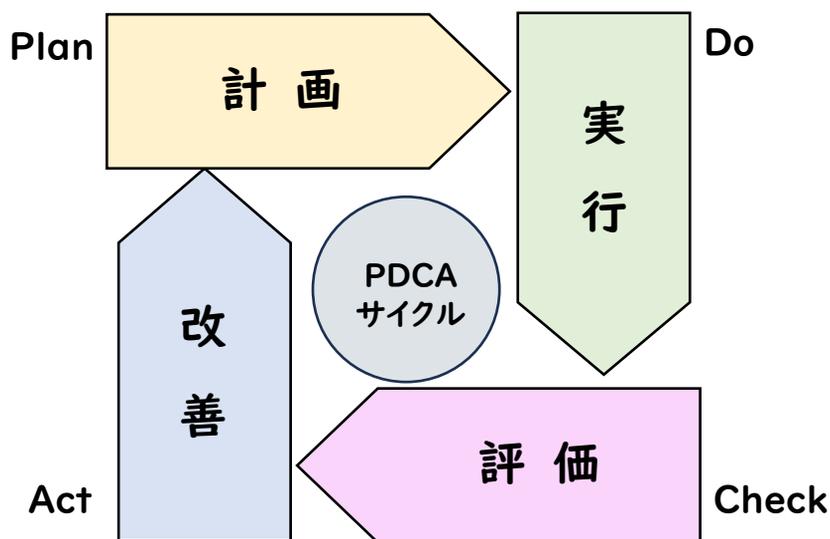


各管理者	権限と役割
社 長	輸送の安全の確保に関する最終的な責任を負う。
安全統括管理者	輸送の安全の確保に関する業務を統括する。
運転管理者	安全統括管理者の指揮の下、運転に関する事項を統括する。
乗務員指導管理者	運転管理者の指揮の下、乗務系の育成及び資質の維持に関する事項を管理する。
施設管理者	安全統括管理者の指揮の下、鉄道施設及び車両に関する事項を統括する。
車両管理者	安全統括管理者の指揮の下、車両に関する事項を統括する。
総務管理者	輸送の安全の確保に必要な投資計画、予算計画及び要員計画に関する事項を統括する。

2 安全管理の体制と方法

2-2 安全管理の方法

安全管理規程の下、計画を実行し、評価して改善に結びつけ、その結果を次の計画に活かすPDCAサイクルを継続的に機能させ、安全性の向上に努めています。



(1) 安全統括管理者による定例訓示

毎月、安全統括管理者が現業部門に出向き、社員に向けて訓示を行うとともに現業部門の点呼への立会いを実施しており、安全統括管理者と現業部門間での安全に関する情報を共有して、全社一体となった安全思想の醸成を図っています。



(2) 現業長・本社会議

役員と管理職により安全管理について話し合うとともに、安全統括管理者と現業部門、本社部門で安全運行に関する情報を共有する「安全推進会議」を毎月開催し、社内の安全に関する情報の共有に努めています。



2 安全管理の体制と方法

(3) 安全推進月例ミーティング

安全に関する課題抽出と対策、他社を含む事故事例の研究などを通して、運輸安全マネジメント制度における安全管理体制のさらなる強化とコミュニケーションの充実に目的として令和6年度から実施しています。



(4) マネジメントレビュー会議

運輸安全マネジメント制度におけるガイドラインでは、経営トップが自社の安全管理体制が有効に機能しているかをマネジメントレビューとして評価し、必要により改善するよう求めています。令和6年度は、6月に定期マネジメントレビュー会議を開催し、安全目標の具体的取り組み、安全への取り組み状況等を確認しました。



(5) 役員巡視

夏季と年末年始の安全総点検実施期間中には、社長をはじめとする役員が各職場を巡視し、安全意識の高揚を図っています。



2 安全管理の体制と方法

(6) 安全統括管理者による職場巡回

安全管理規程に基づき、輸送に係る業務の実施及び管理の状況を確認するため、安全統括管理者による職場巡回を令和7年3月に実施し、春季全国火災予防運動の取り組みや、業務の実施状況及び職場環境を確認しました。



(7) 安全管理規程に係る内部監査

安全管理体制の確認を目的として、令和7年3月に経営管理部門に対する内部監査を実施し、安全管理体制の構築、実施、維持、改善等に関する関与および責務について確認しました。

(8) 安全に関する情報共有

ア 運輸安全マネジメントに係る報告

列車の運行に影響が及んだ事態、もしくはその可能性があった事態を「運輸安全マネジメントに係る報告」として各種対策を実施の上、安全推進会議で報告し、社内において情報共有しています。

イ 事故情報の共有化

他鉄道事業者の事故情報等を「他山の石」として社内掲示板に掲出し、情報の共有化を図りました。この情報を基に各職場で事例研究を行うなど、事故の未然防止に努めています。

3 鉄道運転事故等に関する報告

平成13年3月の開業以来、鉄道運転事故ゼロを継続しており、
引き続き安全・安定輸送の確保に努めてまいります。

鉄道運転事故

令和6年度は、鉄道運転事故は発生していません。

※鉄道運転事故とは、鉄道事故等報告規則に基づく列車衝突事故、列車脱線事故、列車火災事故、踏切障害事故、道路障害事故、鉄道人身障害事故、鉄道物損事故をいう。

インシデント

令和6年度は、インシデントは発生していません。

※インシデントとは、省令に基づく鉄道運転事故が発生するおそれがあると認められる事態をいう。

電気事故

令和6年度は、電気事故は発生していません。

※電気事故とは、鉄道事故等報告規則に基づく感電死傷事故、電気火災事故、感電外死傷事故、供給支障事故をいう。

輸送障害

令和6年度は、輸送障害が1件発生しました。

※輸送障害とは、省令に基づき国土交通省（関東運輸局）への報告対象となる列車の運休または30分以上の遅れをいう。

「剛体電車線(※)設備における支持がいし破損に伴う輸送障害」

発 生 令和6年7月10日(水)

発生場所 赤羽岩淵～川口元郷駅間

列車影響 運休59本 最大遅延194分

事象概要 全線で電車線の停電が発生し、通電させたところ、上記区間走行中の列車乗務員から剛体電車線(※)付近から発煙がある旨の報告により運転を見合わせた。技術系社員が現地を確認したところ、破損したがいしの破片を発見した。

原 因 パンタグラフと電車線の接触で生じたバリ(不要な突起物)により電車線と吊り金物との間で電流が流れ、支持がいしが破損したためと推定(鉄道総合技術研究所による見解)

対 策 ①剛体電車線(※)のバリの除去
②支持がいしの定期清掃の実施
③剛体電車線(※)への漏水滴下防止

※トンネル内では、剛体電車線(棒状のトロリ線)を使用しています。

4 安全への取り組み

4-1 列車の安全運行を支えるために

お客様の安全・安心を確保するため、全ての部門が連携し、列車の運行を支えています。

また社員に対し、定期的に教育、訓練等を実施して資質の維持・向上を図るほか、異常時に迅速に対応できるよう努めています。

(1) 運輸車両部門

列車の運行や車両の管理によりお客様を安全に輸送しています。

ア 指令所

列車の位置情報とダイヤ情報により自動進路制御を行う PTC(運行管理装置)により列車の運行を制御するとともに、ダイヤが乱れた場合には、正常ダイヤに戻すための運転整理を行います。

また、異常発生時には各部門に迅速かつ的確な指示を行い、お客様に対してホームページを通じて運行状況を提供しています。



イ 運輸所

(ア) 駅務担当



お客様のご案内をはじめ、異常時の列車停止手配や災害等発生時の避難誘導などの業務を行っているほか、駅構内の案内表示等を通じて、運行状況などの情報を提供しています。

また、輸送サービスの最前線でお客様をお迎えし、お客様に愛される鉄道会社を目指すとともに、「見せる警備」としての役割も果たしています。

4 安全への取り組み

(イ) 乗務担当

列車の運転のほか車内放送を通じてお客様へのご案内をしています。通常はATO（自動列車運転装置）による自動運転で運行していますが、車両の故障等により手動運転を行わなければならない場合に備え、運転技量を維持することを目的とした手動運転訓練や、車両を用いた教育訓練を定期的に行っています。また、適性検査やSAS（睡眠時無呼吸症候群）の簡易スクリーニング検査を定期的を実施し、資質の維持・管理に努めているほか、乗務前には対面点呼とアルコール検査を実施し、心身状態と酒気の有無を確認しています。



ウ 車両所



車両の保守管理を行っているほか、定期的に車両洗浄を実施し、車両の衛生環境の保持も行っています。また、車両の走行に直接関与する車輪の形状を正常に維持するために車輪転削を実施し、安全性の向上はもちろん、騒音や振動といった社会環境負荷低減への配慮に努めています。

なお、当社では分解しない状態で行う列車検査(10日以内)と月検査(3か月以内)を実施し、分解を伴う重要部検査と全般検査は東京地下鉄株式会社に委託しています。令和6年度の輪軸圧入力作業の不正行為を受け、検査データのチェック体制及び報告体制について見直しました。

4 安全への取り組み

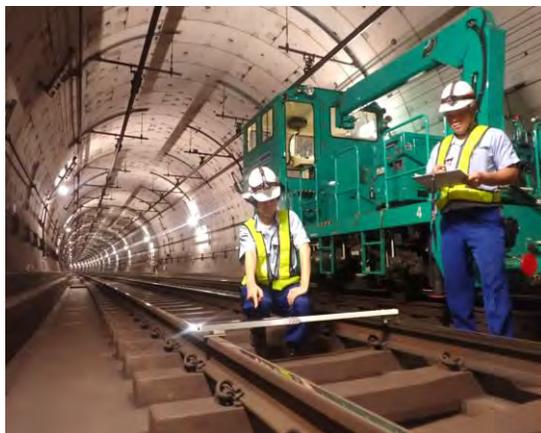
(2) 施設部門

法令に基づき定めた期間内で、鉄道施設の検査とメンテナンスを行っています。

ア 工務所

線路やトンネルなどの構造物、駅舎などの建築物の保守管理を行っています。

線路は1年、トンネルなどの構造物は2年の基準期間で定期的に検査を実施しているほか、線路は毎月徒歩巡回及び列車巡回を実施しています。建築物は4か月に1回の巡回検査と、法令に基づく消防設備等の点検を実施しています。令和6年度はレール探傷、レール交換工事、レール削正工事等を行いました。



イ 電気所



電気設備全般の保守管理を行うほか、電力設備などの状況監視をしています。

列車の運行になくてはならない電気設備は、検査の種類によって1か月～6年を超えない期間内で定期検査を実施しています。

令和6年度はトンネル内の架線支障による輸送障害を生じさせたため、架線及びびがいしの点検方法を見直しました。

4 安全への取り組み

4-2 安全対策

(1) 運行に関する安全対策

ア ATC(自動列車制御装置)

信号保安設備として、列車速度を制限速度以下に制御するATCを採用しています。先行列車との間隔や線路の条件に応じた制限速度の情報を運転席に表示し、制限速度に従い自動的にブレーキを作動させ減速し、列車の衝突や脱線を防ぎます。

イ ATO(自動列車運転装置)

乗務員の運転支援として、ATOによる自動運転を行っています。このシステムは乗務員が出発操作をすると、次駅の停止位置まで自動運転するものです。自動運転中に異常等を発見した場合は、乗務員が手動でブレーキ操作をすることにより、列車を停止させることができます。

ウ 防護発報機能

脱線事故や線路内の障害が発生した際に、二次災害を防止するため、付近の列車を緊急停止させる「防護発報機能」を備えた列車無線装置を設置しています。乗務員が防護発報ボタンを押すと、列車無線システムを通じて緊急信号が発信され、他の列車は信号を受信すると、自動的に非常ブレーキが作動し停止します。万が一停電した場合でも、バッテリーにより発報が可能です。

(2) 駅・ホームの安全対策

ア ホームドア

お客様が誤って線路に転落することがないように、全駅にホームドアを設置しています。



閉扉時



開扉時

4 安全への取り組み

イ インターホン・緊急連絡押ボタン

駅務員と通話ができるインターホンをホームに設置しています。また、各駅のトイレ内には緊急連絡押ボタンを設置しています。緊急時にはこのボタンを押すことで駅務員と通話ができます。



ウ AED (自動体外式除細動器)

各駅の駅事務室にAEDを設置し、救急体制の充実を図っています。



エ 防護具の配備

各駅の駅事務室には、お客様の身を守るための防護盾や刺股を配備しており、暴漢等に対する備えを図っています。



4 安全への取り組み

(3) 列車の安全対策

ア 非常通話装置

列車内で急病や火災、迷惑行為などが発生した場合に、乗務員に通報できる非常通話装置を車内に設置しています。

非常通報装置は、各車両の客室内壁面に設置しており、大型のSOSステッカーや蓄光ステッカーにより明瞭化を図っています。緊急時にはこのボタンを押すことで乗務員と通話ができます。



イ 車内非常用設備

各車両内の消火器、非常用通話装置、非常用ドアコックの設置位置をわかりやすくするためのステッカーを貼り付けています。



ウ 列車乗務員モニタ

運転席に設置したモニタには、1編成全ての車両ドアとホームドアの状況が表示されます。乗務員は、この映像でお客様の乗降を確認しています。



4 安全への取り組み

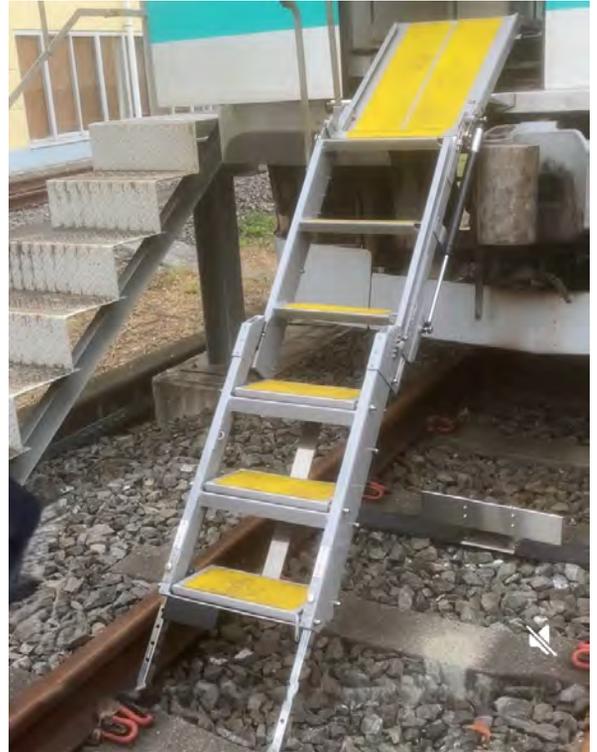
エ 非常ハシゴ

地下鉄のトンネル内で列車が停止して運転ができなくなった場合には、車両搭載の非常ハシゴや各駅に配備している非常ハシゴを使用して降車していただき、お客様を最寄り駅まで安全に誘導いたします。

非常ハシゴの安全な使用方法については、定期的に訓練を実施しています。



各駅用非常ハシゴ



列車搭載非常ハシゴ

オ 搬送用トロ

トンネル内からお客様を歩行誘導する際に、歩行困難な方や、傷病により担架などで搬送を必要とする方のために、搬送トロを導入しています。



4 安全への取り組み

4-3 テロ対策

(1) 他社線列車内傷害事件を受けた対策

鉄道施設内での傷害事件を受けて、所轄警察署の協力のもと合同訓練を実施しました。



(2) 見せる警備

社員による駅構内や列車内、車両基地等の巡回を引き続き強化しています。

また、お客様に対し、駅構内の案内表示や放送、車内放送等で不審者・不審物発見に関する協力をお願いしています。



(3) 中身の見えるゴミ箱

駅務員の目の届く場所に中身の見えるゴミ箱を設置しているほか、定期的巡回点検を実施しています。



4 安全への取り組み

(4) 監視カメラ

鉄道テロや犯罪の防止のため、全駅に監視カメラを設置しており、警戒の強化を図っています。



駅構内監視カメラ

また、当社の全車両には、防犯カメラを設置し、「防犯カメラ作動中」と表示しています。



車内防犯カメラ

(5) 非常時映像伝送システム

埼玉県警察本部が整備を進めた、テロ等の非常事態が発生した際に駅構内の監視カメラの映像を警察に伝送する「非常時映像伝送システム」を設置しています。

非常事態発生時には本システムを活用することで、迅速な情報連携による早期の初動対応が図れるよう体制を整備しています。

4-4 多客輸送対応

埼玉スタジアム2002の最寄り駅である浦和美園駅では、サッカーの試合が開催される多客時は、列車の増発や駅務員の増員、警備員の配置のほか警察機関との連携を図っています。

短時間に多くのお客様がご利用されるため、十分な輸送力と安全な体制でお客様をお迎えしています。



4 安全への取り組み

4-5 各種訓練・研修

事故・災害等発生時の人命救助や迅速な運転再開、臨機応変かつ状況に応じて判断する能力の強化を目的とし、様々な訓練を実施しています。また、社内の第三者が現業訓練を評価する「現業訓練第三者評価」やブラインド方式での訓練を実施し、各種訓練に一層の緊張感を持たせています。



(1) 事故等発生時の対応訓練

駅間で列車が運転不能となったことを想定した旅客誘導や、故障列車を救援する手順を確認する想定訓練を、終列車後のトンネル内で実施しました。



(2) 異常時(シナリオ非提示型)シミュレーション訓練

社員一人ひとりが、臨機応変かつ状況に応じて判断する能力を強化するため、シナリオを提示しない状況下で異常発生時の取扱い・対応を記述させる「異常時(シナリオ非提示型)シミュレーション訓練」を机上訓練として実施しています。

令和6年度は3回の訓練を実施し、大規模地震による同時多発災害や、異常気象への備え、また、他社事例を参考とした題材を取り入れ、異常時における初動対応や早期に運転再開するための対応や取扱いを確認しました。

4 安全への取り組み

(3) ヒヤリ・ハット活動の推進

結果として事故に至らなかった「ヒヤリ・ハット情報」を収集・分析して事故の未然防止に活用しています。

また、より活発かつ有意義なヒヤリ・ハット活動を推進するため「ヒヤリ・ハット活動推進委員会」を実施しています。集約した情報は「ヒヤリ・ハット通信」として全社に情報展開しています。

令和6年度は2件の事例に対して、安全統括管理者からヒヤリ・ハット優良事例認定証を授与しました。



(4) 安全に関する研修



社員一人ひとりが安全に対する意識をさらに高め、部門を越えた相互理解を促進することにより安全・安定輸送を確保することを目的とした「SR安全推進発表会」を実施しました。

現業部門の各所代表者が工夫を凝らしたスライドを使用して、自部門の安全への取り組み等について多くの社員・役員の前で発表しました。

(5) 安全講演会

事件事例から原因と対策を学ぶことにより、鉄道従事員としての安全に対する意識の向上および安全思想の定着を図ることを目的に、鉄道経験豊富な外部講師をお招きし、安全講演会を実施しました。



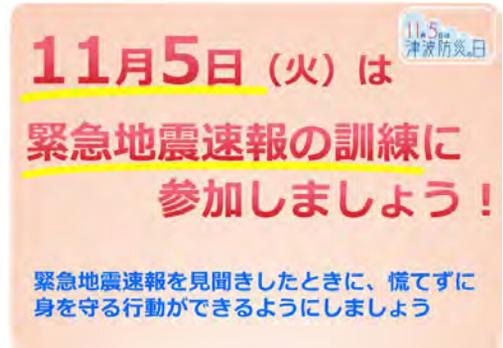
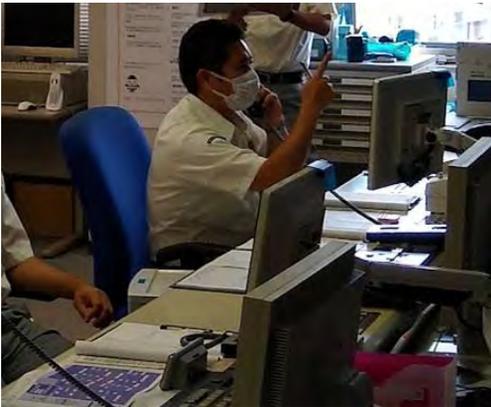
4 安全への取り組み

4-6 その他の安全対策

(1) 関係機関との連携

ア 津波防災の日に係る緊急地震速報訓練

気象庁と連携し、令和6年11月に、早期地震警報システムにて仮想の予測震度5弱を発信し、指令所より列車無線による緊急停止指示と指令発信・受信訓練を行いました。



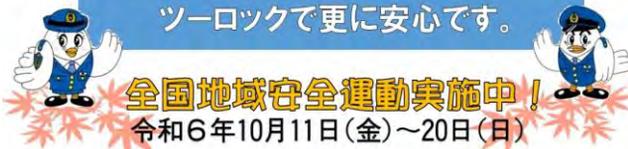
イ 広報協力

デジタルサイネージ、ポスター及び放送等での広報など、警察や埼玉県等への協力を積極的に行いました。

令和6年度は全国地域安全運動に伴う広報や、痴漢犯罪防止に関する呼びかけ等を行いました。

警察からのお知らせ

自転車は必ずカギをかけましょう。
有料駐輪場でも盗まれています！！
ツーロックで更に安心です。



埼玉県警察痴漢撃退Webアプリ

表示画面を見せることで
周りに助けを求めることができます



音声による警告
「痴漢です。助けてください。」
「やめてください。警察に通報します。」



ダウンロードは埼玉県警察ホームページから



もしものときのために
事前のダウンロードを
お願いします!

埼玉県鉄道痴漢犯罪防止連絡協議会 埼玉県警察



4 安全への取り組み

(2) 災害時のご案内の掲出

各駅の改札口付近に、地震や火災等の災害が発生した場合の駅構内の避難経路や近隣の避難場所に関するご案内を掲出しています。



(3) 衝突防止ミラー

お客様同士の衝突を防止するため、衝突が発生しやすい箇所に衝突防止ミラーを設置しています。



5 防災への取り組み

5-1 異常気象への備え

観測機器により常に地震、風速、雨量、気温等を監視し、それらの数値が規制値に達した場合、指令所は運転規制を指示します。



気象情報監視システム



風速計



地震・気象情報
監視システム警報装置

(1) 地震対策

ア 地震発生時の対応

地震発生時には大きな揺れが到達する前に1秒でも早く列車を安全に停止させるため、早期地震警報システムを導入しています。予測震度4以上が表示された場合、速やかに全列車を停止させます。



早期地震警報システム



強震計測装置

イ 大規模地震発生時の対応訓練

当社では、大規模地震が発生した場合には、全区間の線路を徒歩で点検します。それに備えるため、防災週間に合わせ令和6年9月に大地震発生を想定した線路点検の手順等を確認する訓練を実施しました。本訓練は定期的を実施しており、東日本大震災発生時の対応にも活かされました。



5 防災への取り組み

(2) 浸水対策

ア 浸水対策社内マニュアル

沿線における地形と自治体の浸水ハザードマップ情報を元に、当社における浸水対応を取りまとめたマニュアルを策定し、全社員に共有しました。

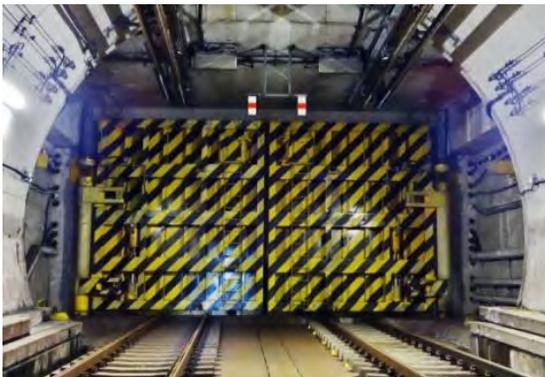


イ 止水板

地下駅構内への浸水のおそれがある場合には、事前にお客様を安全な場所へ誘導いたします。また、地下駅の地上出入口には、台風や大雨による浸水を防止するための止水板を設けています。



ウ 防水ゲート



大規模地震等により荒川や新河岸川が陥没し、トンネル内に浸水が発生・予測される場合に、トンネル断面を閉鎖し、他のトンネルへの浸水を防止するための防水ゲートを、近接する赤羽岩淵駅と川口元郷駅に設置しています。

5 防災への取り組み

5-2 火災対策

各駅の駅事務室には、万が一の火災に備え、情報伝達、お客様への案内放送並びに火災対策設備の監視及び制御を行うため、防災管理室を設置しています。また、駅構内には消火栓をはじめ、自動火災報知設備、非常放送設備、熱・煙感知器、防煙防火シャッター、排煙設備等のほか、消防隊用連結送水管放水口及びスプリンクラーを設置しています。また、地下駅には、非常灯や誘導灯とは別に暗闇で一定時間発光する蓄光式誘導標識を設置しています。



5 防災への取り組み

5-3 通信障害対策

大規模な災害などで一般回線が混み合い、通信が制限された場合でも業務が継続できるよう、社内通信専用回線を備え、外部との通信用には災害時優先電話や衛星電話を導入しています。また災害時の情報収集・伝達を行うため、埼玉県により防災行政無線(衛星系・地上系)が設置されています。これは、県をはじめとする関係機関と通信ができる設備です。また、停電が発生しても社内の連絡を確保するための停電対応電話を備えています。



衛星電話



防災行政無線



停電対応電話機

5-4 停電対策

外部からの電力供給が途絶えた場合に備え、非常用発電機を設置しています。全線の非常照明設備、トンネル排水設備、排煙設備、スプリンクラーポンプや通信設備などの防災設備に電力を約4時間供給します。



非常用発電機

5-5 計画運休

台風、大雨等により、列車運行の安全が確保できなくなる場合、計画運休を行うことがあります。実施する見込みがある場合は、当社ホームページ等で事前にお知らせいたします。

6 安心への取り組み

6-1 お客様の声

当社ホームページ等でお客様のご意見を受け付けています。いただいたご意見は社内で展開し、安全とサービスの向上に役立てています。

6-2 こども110番の駅

当社の全駅を「こども110番の駅」として、お子様が助けを求めてきた場合には保護し、警察に連絡する等の対応をしています。

お困りの際は、お近くの駅務員にお知らせいただくか、お気軽に駅事務室にお越しください。



6-3 授乳スペースの設置

ご利用のお客様や沿線の子育て世帯を支援するため、各駅に個室のベビーケアルームや、駅事務室内にも授乳スペースを設置しています。



6-4 サービス介助士

ご高齢のお客様やお身体の不自由なお客様も安心してご利用いただけるよう、駅務員のサービス介助士資格の取得を進めています。今後も有資格者の資格更新及び増員を進めていきます。



6-5 防犯のための警察等への協力

当社は、埼玉県及び埼玉県警察本部と「埼玉県防犯のまちづくりに関する協定」を締結し、地域のセーフティステーションとして、また地域防犯の目として、日常業務を通じた防犯活動を実施しています。また、埼玉県警察鉄道警察隊と連携し、痴漢犯罪防止キャンペーンや、啓発動画の作成にも協力しています。



以上



埼玉高速鉄道
Saitama Railway

埼玉高速鉄道株式会社 2025安全報告書

令和7年9月

編集・発行

埼玉高速鉄道株式会社

鉄道事業本部 安全推進室

<https://www.s-rail.co.jp/>
